Abonnement für Stettin monatlich 50 Pfennige, mit Trägerlohn 70 Pfennige, auf der Post vierteljährlich 2 Mark, mit Landbriefträgergeld 2 Mark 50 Pfennige.

Inserate: Die 4gespaltene Petitzeile 15 Pfennige
Redaktion, Druck und Verlag von R. Graßmann, Stettin, Kirchplatz Nr. 3.

# Stettiner Zeitung.

Abend-Ausgabe. Freitag, den 14. Februar 1879. Nr. 76.

## Deutscher Reichstag.

2. Sitzung vom 13. Februar.

Präsident von Forckenbeck eröffnet die Sitzung um $2^1/_4$ Uhr.

Tages-Ordnung: Präsidenten- und Schriftführerwahl.

Zum ersten Präsidenten wird Abg. von Forckenbeck mit beträchtlicher Majorität gewählt und die Wahl von ihm dankend angenommen.

Es folgt die Wahl des ersten Vicepräsidenten. Hierbei wurden 244 gültige Stimmen abgegeben. Die absolute Majorität beträgt somit 123. Die Stimmen vertheilen sich folgendermaßen: Abg. von Stauffenberg erhielt 90 Stimmen, Abg. von Seydewitz 80, Abg. von Frankenstein 74. Hiermit ist für keinen der Kandidaten eine absolute Majorität. Die Geschäftsordnung verlangt einen zweiten Wahlgang zwischen diesen drei Kandidaten. Die zweite engere Wahl ergiebt dasselbe Resultat. Von 243 gültigen Stimmen erhält von Stauffenberg 90 Stimmen, von Seydewitz 78 und von Frankenstein 75. Der letztere scheidet nunmehr aus und die engere Wahl zwischen den beiden ersteren ergiebt die Abgabe von 220 Stimmen, darunter 52 unbeschriebene Zettel. Von den 168 gültigen Stimmen fallen 88 auf von Stauffenberg und 80 auf von Seydewitz.

Abg. v. Stauffenberg ist somit zum ersten Vice-Präsidenten gewählt und nimmt diese Wahl an.

Es ist $^3/_4$6 Uhr; das Centrum beantragt die Vertagung der Sitzung.

Der Antrag wird abgelehnt.

Darauf folgt der Namensaufruf zur Wahl des zweiten Vice-Präsidenten. Derselbe ergiebt die Beschlußunfähigkeit des Hauses. Es sind nur noch 150 Mitglieder im Hause anwesend.

Hierauf wird die Sitzung vertagt.

Nächste Sitzung: Montag 11 Uhr.

Tagesordnung: Wahl des zweiten Vice-Präsidenten und der Schriftführer, sowie Konstituirung der Abtheilungen.

Schluß 6 Uhr.

---

## Landtags-Verhandlungen.

### Abgeordnetenhaus.

52. Sitzung vom 13. Februar.

Präsident v. Bennigsen eröffnet die Sitzung um $10^1/_2$ Uhr.

Am Ministertisch: Finanzminister Hobrecht, Handelsminister Maybach.

Der Abg. Nitsche (Pleß) ist gestorben. Das Haus ehrt das Andenken des Verstorbenen durch Erheben von den Sitzen.

Tagesordnung:

Fortsetzung der Berathung des Generalberichts der Budget-Kommission.

Handelsminister Maybach: Der Herr Referent hat gestern sein Befremden darüber ausgesprochen, daß in der Kommission bei der Berathung dieses Gegenstandes die Regierung blos durch Kommissarien vertreten gewesen. Ich habe nicht geglaubt, daß die einfache Berathung des Etats Fragen von prinzipieller Tragweite hervorrufen werde. Ich war der Ansicht, daß diese Frage nur an der Hand praktischer Unterlagen erörtert werden könne. Und in der That ist diese Erörterung ohne die in Aussicht gestellte Vorlage nur von akademischem Werthe. Es ist ganz unmöglich, auf akademischem Wege sich über Dinge von so eminent praktischer Bedeutung, wie diese, zu verständigen. Dagegen wird es viel eher möglich sein, an der Hand der Vorlage diese Verständigung herbeizuführen. Die Presse hat wiederholt an mich die Aufforderung gerichtet, mit einem Programm hervorzutreten. Indessen, m. H., was sind Programme? Wollen Sie ein Programm mit meinem Namen verbinden, so kann dies insofern geschehen, wenn ich erkläre, daß ich niemals den Gedanken verleugnet habe, daß das, was man gewöhnlich unter Staats-Eisenbahnsystem versteht, für einen Staat wie Preußen das richtige sei. Indessen die Modalitäten der Ausführung, das Tempo der Ausführung derjenigen Maßregel, welche zur Durchführung dieses Gedankens in Angriff zu nehmen sein möchte, werden sich nach Zeit und Umständen richten, und dabei wird in erster Reihe die Finanzlage des Staats in Erwägung kommen müssen. Ich meine, daß ein Handelsminister dazu da ist, zu handeln, er soll Ihnen Thatsachen vorführen. Wenn es richtig ist, was die Presse mittheilt — und es ist das richtig — daß wir in Unterhandlungen stehen mit verschiedenen Privat-Eisenbahngesellschaften wegen Uebernahme von Unternehmungen, die im Ganzen ungefähr einen Umfang von über 2000 Kilometer Länge haben, so frage ich, was wird dadurch an unseren Eisenbahnverhältnissen geändert? Allerdings würde dieser Erwerb eine gewisse Bedeutung haben für die Entwickelung der bereits vorhandenen Staatsbahnen. Von diesen 2000 Kilometern ist schon der dritte Theil, wenn auch nicht der Form, doch der Sache nach Staatsbahn. Es ist das die Berlin-Stettiner Bahn, von welcher 600 Kilometer mit einer vollen Staatsgarantie für die Zinsen des Anlagekapitals gedeckt sind. Schon in früherer Zeit ist eine Anregung an die Staatsregierung gekommen, ob es nicht zweckmäßig sei, ein Unternehmen, welches so bedeutende Wirkungen auf den Staatshaushaltsetat ausübt, auf den Staat überzuführen, und man ist der Frage damals näher getreten, ob nicht wenigstens der Theil auf den Staat übernommen werden müßte, für den der Staat die Zinsen garantirt hat. Und nun noch ein Zweites. Der Abg. Richter hat gestern mit Bezug auf die Berlin-Dresdener Bahn bemerkt, daß dieses Unternehmen und die Belastungen, die dadurch entstehen, hätten vermieden werden können. Er hat damit andeuten wollen, daß die Bedeutung dieses Unternehmens für den wirthschaftlichen Wohlstand mit den Kosten desselben in keinem Verhältnisse steht. Der Abgeordnete Richter hat nicht ganz Unrecht, diese Bahn ist für den Staat eine Quelle von Ausgaben geworden. Es ist das eben eine Folge der unsinnigen Privat-Eisenbahn-Industrie, die uns die Jahre nach dem französischen Kriege gebracht haben. Nun komme ich zur Sache selbst. Ich lege mir Schranken auf, einmal gegenüber persönlichen Angriffen, welche mir ja in einem so reichen Maße zu Theil geworden sind. Ich lehne es ein für allemal ab, auf solche Angriffe etwas zu erwidern. Ich halte an dem Grundsatze: „Thue recht und scheue Niemand!" Ich weiß nicht, ob die Verhandlungen heute etwa geeignet sein sollen, die Unterhandlungen mit den Gesellschaften sehr zu fördern und ich habe mir deshalb die Frage vorgelegt, ob es nicht am Ende richtiger wäre, mit der Erklärung zurückzuhalten, bis ich mit der in der Thronrede in Aussicht gestellten Vorlage vor das Haus treten kann. Indessen ich fühle das Bedürfniß, mich etwas weiter auszusprechen. Der Passus in der Thronrede, welcher bestimmt ausspricht, daß Vorlagen der Eisenbahnverwaltung zu gewärtigen seien, dieser Passus bezeichnet den Standpunkt der Regierung, welche festhält an dem, was sie im Jahre 1876 gelegentlich der Vorlage wegen Uebertragen der preußischen Staatsbahnen auf das Reich ausgesprochen hat, nämlich daß sie, insofern das Reich auf diese Anerbietungen eingehen möchte, es für nothwendig hält, im eigenen Lande mit denjenigen Maßregeln vorzugehen, welche das Interesse des Staats und des Reichs zu fördern geeignet sind. Der Gedanke, das Reichs-Eisenbahn-Projekt in dem Umfange ins Leben zu führen, wie es das Gesetz vom 6. Juni 1876 ins Auge gefaßt hat, hat zur Zeit bei den verbündeten Regierungen nicht den Anklang gefunden, auf den man gerechnet hat. Es liegt indeß kein Anlaß vor, nach irgend einer Seite hin eine Pression auszuüben; wir wollen alle Rücksicht nehmen auf die verbündeten Regierungen und zuvörderst uns im eigenen Hause selbst so einrichten, wie es unseren Interessen entspricht. Die Regierung hat mit jenem Satze in der Thronrede aussprechen wollen, und sie wiederholt es durch meinen Mund, daß sie die Durchführug des Staatseisenbahn-Systems anstrebt mit Bezug auf die Hauptlinien unseres Eisenbahnnetzes. Sie haben vor langer Zeit die Zustimmung gegeben zum Bau der großen Linie Berlin-Wetzlar. Diese Linie bedeutet nach meiner Auffassung in der That den Uebergang zum Staats-Eisenbahn-System. Wir hatten ein Netz von Bahnen im Osten und im Westen, es fehlte aber die richtige Verbindung. Diese Verbindung sollte hergestellt werden und das ist durch die Linie Berlin-Wetzlar geschehen. Es ist das, wenn ich mich so ausdrücken darf, der Rückgrat, es fehlen nur noch die Rippen und vielleicht noch etwas Fleisch. (Heiterkeit.) Wenn Sie sich die Eisenbahnkarte ansehen, so werden Sie finden, daß zwischen dem Staats-Eisenbahnnetze des Ostens und des Westens sich eine üble, sehr bedenkliche Lücke befindet. Es liegt daher nichts näher als der Gedanke, diese Lücke auszufüllen und zwar durch den Erwerb jener Bahnen, welche diese Lücke zu ergänzen im Stande sind. Es wäre deshalb nach meiner Auffassung richtiger gewesen, nachdem wir Hannover und Nassau erworben hatten, die Linie von Berlin nach Lehrte schon damals auf Staatskosten zur Ausführung zu bringen. Die Verbindung des östlichen und westlichen Netzes empfiehlt sich aus technischen, wirthschaftlichen und finanziellen Rücksichten. Wenn Sie mich nun fragen, wie gedenke ich mit dem Erwerb der Bahnen vorzugehen, so erwidere ich darauf: Der Gedanke ist der, daß wir dem schwankenden Kredit einer solchen Gesellschaft den guten Kredit des Staates zu einem billigen Preise substituiren in Form einer Rente. Diese Rente würde nach der Auffassung der Staatsregierung nicht allein kein Nachtheil sein für die Staatskasse, sondern sie würde bei voller Rücksichtnahme auf die Verhältnisse der Aktionäre im Stande sein, dem Staate auch noch Vortheile zuzuführen, sie würde es ermöglichen, wirthschaftliche Ersparnisse eintreten zu lassen. Wenn Sie sich die Eisenbahnkarte ansehen, so werden Sie sich bei oberflächlicher Prüfung sagen müssen, die Entwickelung unseres preußischen Eisenbahnnetzes hat nicht denjenigen Fortgang genommen, den man im Interesse des Landes sich hätte wünschen können, namentlich in Bezug auf eine Menge von Linien, die man füglich ganz hätte unterlassen müssen. Es ist das ein Grund, weshalb so viele Privat-Gesellschaften unter dem Drucke der Zeit leiden. Dieses System des Doppelbetriebes, wenn ich es so nennen darf, ist dasjenige, woran wir kranken. Sie werden nun fragen, wie kann man sich die Organisation eines so großen Eisenbahnnetzes denken? Ich habe schon bei Gelegenheit des Etats mitgetheilt, daß wir darüber in Berathung getreten sind, wie wir die Organisation der Staatsbahnen im Sinne der Decentralisation zu bewirken gedenken. Sie werden vernommen haben, daß es die Absicht der Regierung ist, einen Wirthschaftsrath einzusetzen. Sie werden dagegen einwenden, das ist ein Beirath, der nur seine eigenen Interessen wahrnehmen wird. Aber, meine Herren, Interessenten sind wir alle, es wird also nur darauf ankommen, die Mischung so zu machen, daß man annehmen kann, die Männer werden mit vollster Objektivität die Interessen des Staates und des Publikums wahrnehmen. Jedenfalls ist ein solcher Beirath geeignet, dem Minister die Verantwortlichkeit zu erleichtern, denn, meine Herren, wenn Jemand das Bedürfniß fühlt, sich auf einen Beirath von Sachverständigen beziehen zu können, so bin ich es. Was nun die Resolutionen der Budget-Kommission betrifft, so haben dieselben in gewisser Beziehung etwas Anmuthendes, es verheißt dem Handelsminister einige Ruhe für die nächste Zeit. Aber, meine Herren, Ruhe ist Stillstand auf diesem Gebiete, ist Rückschritt und ich darf deshalb auf eine solche Ruhe nicht eingehen. Die preußische Staats-Regierung hat die Initiative ergriffen für ein Reichs-Eisenbahnnetz, einen Reichs-Eisenbahnrath und einen Reichs-Eisenbahngerichtshof, der entscheiden soll zwischen Staats- und Privatbahnen. Ich darf Ihnen sagen, daß die Vorarbeiten nicht mehr im Schreibtische liegen, sondern mit einem Antrage Preußens an den Bundesrath gelangen werden, eine Kommission zur weiteren Berathung einzusetzen. Ich darf annehmen, daß die Vorlage die Zustimmung der verbündeten Regierungen finden wird und darf hoffen, daß aus diesen Berathungen ein positives Resultat sich ergeben wird, sicher aber hoffe ich, daß der von Preußen beschrittene Weg wesentlich förderlich sein wird für die Entwickelung des Eisenbahnwesens im Reich, wie ich denn überhaupt stets eine Hauptaufgabe für mich darin gesehen habe, dem Reiche seine verfassungsmäßigen Eisenbahnrechte vollkommen und ganz übertragen zu helfen. Die preußische Staatsregierung wird sich mit ihrem Eisenbahnnetze, wie groß es auch sei, von der Reichsaufsicht nicht zu entziehen suchen. (Bravo.) Ich halte es auch nicht für dauernd möglich, daß ein Eisenbahnminister den gleichzeitigen Ansprüchen der Staats- und Privatbahnen gerecht werden kann. Zu meinem Bedauern sind die Vorbereitungen für die Vorlage, die die Thronrede erwähnt, nicht soweit gediehen, daß dieselbe noch in dieser Session an das Haus gelangen konnte, ich kann daher auch nur wiederholen, daß es mißlich ist, sich über den Ausgang der schwebenden Verhandlungen zu äußern. An die Vorlage würde sich allerdings geknüpft haben eine Vorlage über die Ausführung und Subventionirung verschiedener Sekundärbahnlinien, welche für die Wohlfahrt des Staates förderlich erscheinen. Wenn die Staatsregierung dazu übergeht, das Staatseisenbahnsystem bei uns zur Durchführung zu bringen, so entspricht das der preußischen Tradition und ist in der Geschichte des Eisenbahnwesens überhaupt begründet. Der Minister wirft nunmehr einen Rückblick auf den Verlauf der Entwickelung des preußischen Eisenbahnwesens vom Jahre 1838 ab, und tritt dann weiter der Ansicht entgegen, daß die gegenwärtige wirthschaftliche Lage es nothwendig mache, abzusehen von allen Engagements auf diesem Gebiete. Die Regierung sei im Gegentheil der Meinung, daß wenn irgend etwas zur Hebung unserer wirthschaftlichen Lage geeignet ist, so sei es die Vermehrung der Verkehrsmittel. Auch kann sich der Minister mit den aufgestellten Rentabilitäts-Berechnungen nicht einverstanden erklären; die Staatseisenbahnen seien aber auch nicht lediglich aus Spekulation in Angriff genommen, der Zweck der Bahnen sei, das Land zu melioriren und die Ertragsfähigkeit zu heben; die Erweiterung des Eisenbahnnetzes auf privatem Wege ist nicht mehr gut möglich, weil sie alle finanziell geschwächt sind. Ich bitte Sie, uns vor einer Kalamität zu bewahren, die durch das Schwanken hervorgerufen werden muß. Ich habe das Bewußtsein, das Beste zu wollen. In magnis voluise sat est. (Lebhaftes Bravo, andauernde Unruhe.)

Abg. Lasker will auf das Einzelne nicht eingehen. Ich lege mehr Gewicht auf die Debatten, als auf die Resolutionen. Die Regierung muß Fühlung mit den Parteien gewinnen, und zu festen Entscheidungen werden wir diesmal nicht kommen. Was der Handelsminister über die Rentabilität der Privatbahnen gesagt hat, wird ein Anderer kritisiren. Eine Rechnung darüber kann nicht mit Nutzen gemacht werden. Die Produktivität der Bahnen muß unter allen Umständen gewahrt werden. Es sind von Seiten des Fortschritts gerade Bahnen empfohlen worden, welche gar nicht einmal rentabel sind. Jede Rechnung über die Rentabilität der Bahnen aus der Vergangenheit ist ganz unfruchtbar. Das Unseligste, was uns das Konflikts-Ministerium gebracht hat, ist die anarchische Eisenbahnwirthschaft des Ministers Itzenplitz. Dieser erklärte offen, er habe kein System. Wir jubelten seinen einzelnen Vorlagen zu, ohne nach dem Plan zu fragen. Wir haben heute, trotz der Enquete-Kommission, nicht gelernt, den Streit über Staats- oder Privateisenbahnsystem aufzugeben. Die Regierung müsse durchaus ihr System offen bekennen, habe Herr Abg. Virchow gesagt. Das System, wie es der Handelsminister entwickelt, ist das, was ich für durchführbar halte, und das System des Herrn Nasse ist entschieden verwerflich. Der Handelsminister spricht von Erwerb von 2000 Kilom. Privatbahnen. Es ist aber gar nicht zu verstehen, warum geheim gehalten wird, welche Bahnen man im Auge hat. Man will dadurch billiger kaufen, diese Absicht wird nicht einmal erreicht. Weiter aber wird es die Tariffrage sein, über welche die Regierung endlich sich klar auszusprechen haben wird. Die Tarif-Politik ist ein bedeutsamer Theil der ganzen Wirthschafts-Politik. Zoll- und Eisenbahn-Tarife sind so zusammenhängend, daß es unverständlich ist, sie verschieden zu behandeln. Ebenso ist die Finanzfrage gar nicht trennbar von der Wirthschaftsfrage. Auch hier müssen wir Garantien haben. Ferner müssen wir genau von der Regierung erfahren, wie sie die Zufuhrbahnenfrage zu regeln gedenkt. Welche Ansprüche stellt die Regierung an die Sekundärbahnen, um sie zu subventioniren? Wir müssen uns endlich informiren, und bevor wir dies nicht gethan, können wir gar nicht eine feste prinzipielle Stellung einnehmen. Bis jetzt ist das Eisenbahnsystem von der Regierung viermal verändert. Wer bürgt uns dafür, daß nicht wieder und wieder andere Ansichten sich geltend machen, z. B. durch Krieg. Alle drei Richtungen im Hause sind darin einig, daß zunächst Klarheit von der Regierung geschaffen werden muß. Auf unserer zweiten Resolution liegt das Hauptgewicht. Wir wollen nicht über das System entscheiden, sondern warnen vor unklarem Vorgehen. Nehmen Sie die Resolutionen an, damit die nöthige Klarheit eintritt als Grundlage für alle ferneren Beschließungen.

Abg. Richter (Hagen): Der Handels-Minister hat sich gewundert, daß die Kommission mit generellen Resolutionen gekommen sei, ohne daß doch eine konkrete Vorlage dagewesen wäre. Es handelt

sich indeß um eine gewaltige Summe, welche im Etat für die Eisenbahnen figurirt. Man hat mir Alles das, was in dem Generalbericht steht, zur Last gelegt. Das ist irrthümlich, der Grundgedanke ist vom Abg. Rickert angeregt. Der Minister verlangt nicht Theorie, sondern Handeln von uns. Wir handeln, indem wir Stellung nehmen zu den Absichten der Regierung. Die Regierung will 2000 Kilometer Bahnen ankaufen, das bedeutet auch eine Vermehrung um 6—7 Tausend Köpfe. Die Geheimthuerei über die Frage, welche Bahnen auf den Staat übernommen werden sollen, ist ganz unnütz, denn man weiß es ja allgemein, mit welchen Bahnen konferirt wird. Diese Verhandlungen, welche hier und da stocken, um dann wieder einmal aufgenommen zu werden, schädigen die Bahnen seit Jahren. Das ist durchaus verwerflich. Diese Verhältnisse wirken auch auf die Börse und die Börse wirkt auf die ganze wirthschaftliche Lage des Landes. Redner zitirt einige Beispiele von Coursagiotagen, hervorgerufen durch Gerüchte von Verhandlungen der Regierung mit Privatbahnen. Der Minister behauptet, daß die 2000 Kilometer nichts ausmachten. Es sei auch z. B. von der Stettiner Bahn ein Theil schon insofern in Händen des Staats, als der Staat garantirt habe für 300 Kilometer. Es ist nicht zu verstehen, warum dieser Umstand von Einfluß sein kann auf das System des Ministers, daß es nur darauf ankomme, die Hauptverbindungen für den Staat zu acquiriren. Das System muß einfach zum absoluten Staatseisenbahnsystem hinführen. Wir stehen heute nur vor der Alternative, ob Staats- oder gemischtes Bahnsystem. In Süddeutschland macht man kein Hehl daraus, daß das übereilte Staatsbahnsystem traurige Folgen gehabt hat. In der Kommission der Eisenbahnenquete sind viele Dinge von Wichtigkeit behandelt, aber man hat ihren Schlußergebnissen nicht die ganze Würdigung gegeben. Herr Nasse bezeichnete sein Staatsbahnsystem nur als Plan, den man verlassen könne, und man könne im ungünstigsten Falle die Bahnen wieder verpachten. Das ist ebenso unhaltbar als die Laskerschen Probleme und mit den größten wirthschaftlichen Schäden verknüpft. Schon heute stehen 17,000 Kilometer unter Staatsverwaltung. Die 2000 Kilom., welche man noch ankaufen will, sind schon geeignet, die Staatsschuld zu erhöhen und das System des Handelsministers würde die Staatsschuld auf 6 Milliarden erhöhen. (Unruhe.) Was das zu bedeuten hat, das werden die Besitzer von Staatspapieren am besten wissen. Unser Eisenbahnsystem ist auch zum Theil ruinirt worden durch das Konzessionswesen, welches zu einer politisch partikularistischen Handhabe benutzt wurde. Nicht das gemischte System hat uns geschadet, dafür giebt eine Erklärung des früheren Präsidenten des Eisenbahnressorts Zeugniß. Die schwindelhafte Eisenbahn-Industrie nach dem französischen Kriege waren Folgen der Schwindelperiode überhaupt. Auch der Staat hat damals gesündigt. Heute zahlen die Sünden des Staates aber die Steuerzahler, während die Privatbahnen die Schwindelfolgen selbst zu tragen haben. Herr Achenbach hat seiner Zeit ausgesprochen, daß nur in reichen Zeiten der Staat selbst Eisenbahn-Industrie treiben könne. Damals waren wir in der Fülle des Geldes. Das Mißtrauen der Privatbahnen zu der Regierung ist das des Regenwurms zum Hahne. Die Sparsamkeit des Ministers in der Beamtenzahl ist sehr lobenswerth, aber er kann nicht immer dafür bürgen. Ferner die Tarife sollen nicht Rücksicht nehmen auf individuelle Verhältnisse. Aber die individuellen Verhältnisse sind nicht Willkür, sondern natürliche Folgen der wirthschaftlichen Lage. Unsere Staatsbahnen haben jetzt schon bei 6000 Kilom. 100 Direktoren, und es werden noch mehr werden. Das Staatsbahnsystem kann auch nicht dezentralisirt werden, weil die finanzielle Verantwortlichkeit zentralisirt sein muß. Dies ist bei den Privatbahnen nicht nöthig. Unsere Entwickelung verlangt aber Rücksicht auf lokale Verhältnisse. Die individuelle Seite kann nie ganz vom Staate richtig gewürdigt werden. Der Landes-Eisenbahnrath soll nach Angabe des Ministers diese Seite berücksichtigen. Dieses Kollegium soll um Rath gefragt werden, obwohl es ganz und gar aus vom Staate ernannten Persönlichkeiten bestehen soll. Aber diese unzähligen Kollegien und Enqueten verwirren alle Begriffe. Ich habe den Eindruck, als ob die ganzen Regierungsabsichten nur hochpolitische seien. Der Einfluß der Regierung auf den Beamten ist bekannt. Wir sehen die wichtigsten Freiheiten schon jetzt bedroht. (Unruhe, Rufe Oho!) Der politische Moment sollte Jeden abhalten von Staatsbahngelüsten. Alle Rechnungen, welche aufgestellt worden sind, um den Werth des neuen Systems klar zu machen, alle Rechnungen sind falsch und haben nur Makulaturwerth. Man hat Ueberschüsse berechnet, die vielleicht augenblicklich vorhanden sein mögen oder früher durch Zufälligkeiten geschaffen sind. Heute ist das Eisenbahnwesen der Entwickelung vorausgeeilt und darum unrentabel. Früher war es rentabel, weil das Eisenbahnwesen früher hinter der Entwickelung zurückgeblieben war. Nie aber war der Werth einer Bahn schwerer zu bestimmen als jetzt. (Redner wird durch Zurufe gemahnt, daß er schließen möge mit Rücksicht auf den um 2 Uhr zusammentretenden Reichstag, und unterbricht sich deswegen selbst vorbehaltlich weiterer Ausführungen.)

Der Präsident schlägt eine Abendsitzung vor, um heute noch über die Resolutionen bezüglich des Eisenbahnwesens abstimmen zu können.

Abg. Hänel protestirt energisch gegen eine Abendsitzung, da 3 Plenarsitzungen an einem Tage unerhört seien.

Abg. Lasker hält diese Frage für eine medizinische. Es ist unmöglich, daß das Interesse des Landes bei solcher Ueberanstrengung gewahrt werden könne.

Abg. Windthorst (Meppen) spricht sich für eine Abendsitzung aus. Die Situation sei geklärt und die Abstimmungen nicht anstrengend.

Abg. v. Rauchhaupt erklärt sich ganz entschieden dagegen.

Der Präsident läßt darüber abstimmen.

Die Abendsitzung wird abgelehnt, dafür nur ein Theil des Centrums.

Nächste Sitzung Freitag 10 Uhr.

## Deutschland.

** **Berlin**, 13. Februar. Die Enquete-Kommission zur Berathung der Frage, in wie weit Spiritus zu gewerblichen Zwecken steuerfrei abzulassen sei, hat sich auf vierzehn Tage vertagt. Es werden in dieser Zwischenzeit die Mitglieder, welche Chemiker sind, sich schlüssig machen, welche Art von Denaturirung vorzuschreiben sei. Sobald die Einigung darüber erreicht sein wird, wird die Kommission ihre Berathungen wieder aufnehmen. Andere Angaben, welche über die Wirksamkeit der Kommission verbreitet werden, sind unrichtig.

Auch die neuerdings auftretenden Gerüchte über die Besetzung der Oberpräsidentenstelle der Provinz Brandenburg sind völlig irrig.

## Provinzielles.

**Stettin**, 14. Februar. In Bezug auf die von den hiesigen städtischen Behörden in der Zollfrage einstimmig angenommene Adresse wird unter Hinweis auf den hervorragenden Antheil, welchen unser Reichstagsabgeordneter, Herr Stadtrath Schlutow, als Referent des Magistrats an der Adresse gehabt hat, aus Greifswald geschrieben: „Hoffentlich folgen dem Beispiele Stettins die übrigen Seestädte Pommerns recht bald, von denen wir unsere Vaterstadt leider in neuester Zeit von vornherein ausnehmen müssen. Oder sollten die in Aussicht gestellten Zölle auf Korn, Kohlen u. s. w. auch bei uns, wie an vielen anderen Orten, die letzten Konsequenzen klar gemacht haben und die Umkehr zu den alten Prinzipien veranlassen? Es käme auf einen Versuch in unserer Kaufmannskompagnie an.“

— Die „Neue Stettiner Zeitung“ erlaubt sich in ihrem Berichte über die letzte Stadtverordneten-Versammlung die gröbsten Unwahrheiten und Verdächtigungen. Sie schreibt, ich hätte an dem Vertrage des Magistrats mit der „Germania“ zu nörgeln versucht, das ist eine Lüge. Ich habe nur gefragt, ob den Beamten die Freiheit gewahrt sei, ihr Leben auch bei anderen Versicherungs-Gesellschaften versichern zu dürfen und ob die Versicherung bei der „Germania“ auch perfekt bleibe, wenn die Beamten den Dienst der Stadt verließen, und, nachdem beides bejaht wurde, habe ich für den Vertrag gestimmt. Welcher nur irgend anständige Mensch kann darin den Versuch eines Nörgelns finden? Die „Neue Stettiner Zeitung“ schreibt ferner, Herr Kämmerer Schlesack habe nachgewiesen, daß das Einziehen der Steuern durch Boten kostspieliger sei, als der jetzige Modus. Auch dies ist eine grobe Unwahrheit. Herr Schlesack hat diesen Satz nicht nachgewiesen; er hat allerdings behauptet, daß er, auch wenn die Steuern durch Boten eingezogen würden, trotzdem dieselbe Zahl von Kassenbeamten gebrauche. Aber auch diese Behauptung ist nicht richtig. Es kann die Arbeit, wie ich behaupte, bequem mit $^1/_2$ der Kräfte gemacht werden, wenn man die Sache nicht ganz ungeschickt anfaßt. Es werden deshalb besondere Anträge gemacht werden. Ich erblicke in dem jetzigen Modus eine sehr theure, ungeschickte und überaus lästige Methode der Steuereinziehung.

R. Graßmann.

— Der seit $1^1/_2$ Jahren bestehende Schachklub „Anderssen“ erfreut sich während dieses Winters einer recht regen Theilnahme. Er zählt jetzt 33 Mitglieder und sind auch Freunde des Schachspiels jeder Zeit willkommen. Die Spielabende sind Montag und Donnerstag im Restaurant des Herrn Puckelwaldt.

— In dem Hinterhause des Tischlermeisters Blohm, Apfel Allee 1b, brach heut Morgen $6^1/_2$ Uhr Feuer aus, welches sich schnell verbreitete und erst durch längere Thätigkeit der Feuerwehr gelöscht wurde.

— Heute Morgen, als die Feuerwehr von den Löscharbeiten in der Apfel-Allee zurückkehrte, konnte ein älterer Herr nicht schnell genug ausweichen und wurde überfahren, wodurch er nicht unerhebliche Verletzungen an beiden Beinen davon trug und in einer Droschke fortgeschafft werden mußte.

— Gestern gelang es einen Dieb zu ermitteln und zur Haft zu bringen, welcher sein Augenmerk besonders auf Uhren und Ueberzieher zu richten scheint, es ist dies der Konditor Paul Neumann aus Stralsund. Derselbe trat gewöhnlich in die Wohnungen von Geschäftsleuten, um mit denselben wegen Verkaufs des Geschäfts in Verbindung zu treten; hatten sich die Inhaber der Wohnungen auf kurze Zeit entfernt, benutzte er diese Gelegenheit, um mit einer Uhr oder dergleichen zu entfliehen. Auf diese Weise gelang es ihm am 6. d. M. dem Restaurateur Frömming zwei Uhren und am 29. Januar dem Händler Korkowsky in Grabow eine Uhr zu entwenden. Ferner ist er auch geständig, der Dieb der Ueberzieher zu sein, welche am 24. Januar im Abeld'schen und am 3. d. Mts. im Schiffner'schen Restaurationslokal gestohlen sind.

— In der Nacht vom 10. zum 11. d. M. wurden dem Ziegler Rensch auf Rollberg 13 Hühner und 2 Säcke gestohlen; ferner gestern Mittag dem Fleischermeister Spörke, gr. Lastadie 9, aus unverschlossenem Laden zwei kupferne Waagschaalen, und dem Kaufmann Arndt, Louisenstraße 18, eine große blaue Pferdedecke im Werthe von 21 M.; im letzteren Falle ist der Arbeiter Otto Aug. Stegemann als Dieb ermittelt. Derselbe wurde angehalten, als er die Decke einem Kellner im Wolff'schen Lokal zum Kauf anbot.

**Greifswald**, 12. Februar. Wie wir aus zuverlässiger Quelle vernehmen, wird die hiesige Universität am 21. Februar den 100jährigen Geburtstag des berühmten Rechtslehrers von Savigny durch einen Redeaktus in der großen Aula feierlich begehen. Wie uns ferner mitgetheilt wird, beabsichtigen die Studirenden der Jurisprudenz, diesen Gedenktag durch einen Festkommers zu feiern.

## Vermischtes.

— (Eine gefallene Größe.) Durch die Straßen New Yorks ging ein Bettler. In seinem Gesichte haben Habsucht und Gier deutliche Spuren hinterlassen. Zwar nicht an jede Thür klopft er, aber doch da, wo er Bekannte weiß, die ihn in glücklicheren Tagen gesehen, und von ihnen nimmt er dann die paar Dollars, welche sie ihm verächtlich zuwerfen. Wenn er nach seinem Hause kommt, findet er es verödet. Sein Weib hat ihn mit ihrem Kinde verlassen und auf Scheidung geklagt, weil er ihr selbst die nothwendigsten Möbel und Kleider genommen und verkauft hat. Der Mann aber, dessen jetzige Lage in vorstehenden Zeilen geschildert worden, war noch vor vier Jahren auf dem Gipfel der Macht, des Einflusses und der Wohlhabenheit als Gouverneur des Staates Süd-Karolina in Nordamerika. Der Name des Gouverneurs Moses hatte zwar von jeher einen bösen Klang. Man wußte, daß er durch Fälschungen und Betrug an die Spitze des großen Gemeinwesens gekommen war; es lag klar zu Tage, daß er selbst den Staat an allen Ecken und Enden bestahl, daß er Bestechungen annahm und sich mit einem Heer von Hallunken umgab, aber er war ein fanatischer Parteigänger des Generals Grant und alle Versuche, ihn zur Rechenschaft zu ziehen, scheiterten, obwohl keine Zeitung des ganzen Landes ihn anders als Dieb und Räuber titulirte. Da kam die Neuwahl des Präsidenten. Gouverneur Moses unterlag bei den gleichzeitig stattfindenden Staatswahlen und von jenem Tage an ging's mit ihm schnell abwärts. Die zusammengestohlenen Hunderttausende waren bald vergeudet und verpraßt. Aus den früheren Freunden wurden jetzt, wo der Einfluß des Mannes gebrochen war, ebenso viele Gegner. Man bedurfte auch in der Partei seiner Dienste nicht mehr. Der Versuch, eine Anstellung zu finden, schlug fehl. Die Mittel, welche er besessen, erreichten ihr Ende. Immer armseliger erging es ihm, immer tiefer sank er, bis er zuletzt seine Frau bestahl. Jetzt lebt er von den Brocken, die man ihm hinwirft. Selbst in dem an Schicksalsänderungen reichen Amerika dürfte eine so vollständige und schnelle Wendung wohl vereinzelt dastehen.

— Ein Berliner Telegraphenburau veröffentlicht die folgende prächtige Depesche: Athen, 11. Februar. Wegen der angeblichen Beschießung des Landungsbootes des Schiffes „Olga“, welches die griechischen Delegirten an Bord hatte, hat die griechische Regierung von dem Vertreter der Pforte Mukhtar Pascha Aufklärung verlangt. Derselbe ließ dem griechischen Kabinet die Mittheilung zugehen, daß das Landungsboot der „Olga“ allerdings mit einem Kanonenschuß empfangen worden, als es sich anschickte, in den Hafen von Preveza einzulaufen, weil der dortige türkische Kommandant befürchtete, daß das Schiff an den zahlreichen, noch im Hafen vorhandenen Torpedos hätte verunglücken können.“ Der Pascha entschuldigt sich, er habe nur geschossen, damit der Gesandte nicht durch einen Torpedo in die Luft fliege. Welch zarte Rücksicht — damit um Himmelswillen dem hellenischen Delegirten kein Malheur passire, feuert man eine Kanone gegen ihn ab. O, rücksichtsvoll, höchst rücksichtsvoll! . . .

## Telegraphische Depeschen

**Solingen**, 13. Februar. Bei der heute stattgehabten Wahl eines Landtagsabgeordneten an Stelle des verstorbenen Abgeordneten Bürgers wurde der Geh. Kommerzienrath Heimendahl in Crefeld mit großer Majorität gewählt.

**Wien**, 13. Februar. Die „Wiener Abendpost“ weist auf die Bedeutung der bei Eröffnung des deutschen Reichstages gehaltenen Thronrede hin, und hebt hervor, der Kaiser Wilhelm habe sich in dieser wichtigen Kundgebung an die Spitze der europäischen Friedensmächte gestellt; bei der Machtstellung Deutschlands sei diese Kundgebung mehr als eine Friedensbotschaft, sie sei zugleich eine Friedensbürgschaft.

**Wien**, 13. Februar. Die „Polit Korresp.“ meldet:

Aus Bukarest von heute: Von einem akuten Charakter der Arabtabia-Frage sei keine Rede. Rumänien weise die Beschuldigung, daß die Besetzung von Arabtabia beleidigend sei für die russische Armee, mit dem Bemerken zurück, daß Arabtabia bei dem Einzug der rumänischen Truppen von den russischen Truppen gar nicht besetzt gewesen sei. Rußland habe in den letzten Tagen die Initiative zu einem Ausgleich ergriffen, indem es Rumänien vorgeschlagen habe, die Truppen zwei Kilometer von Silistria zurückzuziehen, bis die Berliner Signaturmächte entschieden hätten.

**Teplitz** 11. Februar. Seit gestern, Montag Nachmittag, sind drei der größten Kohlenschächte des Teplitz-Duxer Kohlenbeckens unter Wasser und zwar der zwischen Dux und Ossegg liegende Döllingerschacht, der Nelsonschacht und der Fortschrittschacht. Am Montag Nachmittag 4 Uhr brach plötzlich im Tiefbau des Döllingerschachtes, zwischen dem dritten und zweiten Horizont, aus der Kohlenwand ein armstarker Wasserstrahl durch, die Oeffnung erweiterte sich rapid, so daß sich bald ein starker Bach in den Schacht ergoß. Die Grubenlichter erlöschten, im Nu standen die Bergarbeiter bis unter die Arme im Wasser. Nirgends Rettung, nirgends Hülfe. Da kam einer der Arbeiter auf den glücklichen Gedanken, die Hundeschienen aufzureißen, aufzurichten und so, die Querbalken, die Schwellen gleichsam als Leitersprossen benutzend, in den zweiten Horizont zu klettern. So kam denn glücklich ein Theil der in tiefster Tiefe beschäftigten Arbeiter bis in den zweiten Horizont. Ein Theil der Arbeiter und zwar die vom Ausbruchsorte des Wassers entfernter Beschäftigten fanden leider keine Rettung mehr. Bis jetzt wurde festgestellt, daß 21 Mann im Döllingerschacht ertrunken sind. Vom Döllingerschacht drang das Wasser weiter zum „Fortschritt“-Schacht (dem Herrn Zansen in Dresden gehörig), von da in den „Nelson“-Schacht (dem Herrn Refein in Teplitz gehörig). Im letzteren, welcher gegenüber den beiden vorgenannten am tiefsten gelegen ist, fanden ebenfalls noch 2 Bergarbeiter ihren Tod. Von den verunglückten Bergleuten waren 17 verheirathet. 52 Kinder und 17 Weiber befinden sich in großer Noth. Das Elend ist groß. Durch diese Katastrophe sind noch nahezu tausend Bergarbeiter brodlos geworden. Doch, Gott sei Dank, dem energischen Eingreifen und rastlosen Bemühen des ob seiner großen Humanität im ganzen Teplitzer Bezirk vielbekannten und hoch geachteten Kommissärs Gebhardt ist es gelungen, zu bewerkstelligen, daß von den nächsten Tagen an schon wenigstens die Hälfte der brodlos gewordenen Arbeiter bei Aussiger, Karbitzer und Teplitzer Kohlenwerken untergebracht wird. Die drei vorgenannten Schächte, der „Döllinger“-, „Fortschritt“- und „Nelson“-Schacht sind natürlich vollkommen außer Betrieb gesetzt; aber auch zwei der in der Nähe liegenden Schächte und zwar der „Victoria“-Schacht und der „Gisela“-Schacht, sind schon vom Wasser ergriffen und wurde auch in diesen bereits die Arbeit eingestellt. Als Ursprung der Katastrophe vermuthet man, daß im „Döllinger“-Schacht ein unterirdisches Wasserbecken, von dessen Existenz man natürlich keine Ahnung hatte, angehauen worden sei. Das hervordringende Wasser hat übrigens eine 13—15grädige Wärme. Mit welch immenser Vehemenz das Wasser hervordringt und mit welcher Rapidität es steigt, zeigt das Faktum, daß bis heute Vormittag 11 Uhr nach approximativer Berechnung der Bergbeamten der „Döllinger“-, „Nelson“- und „Fortschritt“-Schacht schon 400,000 Kubikfuß Wasser enthalten. Die Folgen der bedauerlichen Katastrophe sind unberechenbar. Millionen von Nationaleigenthum stehen auf dem Spiel.

**Teplitz**, 13. Februar. Das Grubenunglück hat ein noch weit schrecklicheres Unglück im Gefolge. Seit heute früh ist das Wasser im Stadtbade, dem Urquell der Teplitzer Bäder, ausgeblieben, dagegen ist in den Kohlenbergwerken seit heute früh das Wasser, welches sehr wärmehaltig ist, bedeutend gestiegen. Soeben hat eine Stadtverordneten-Sitzung stattgefunden. Es ist beschlossen worden, die Regierung in Wien telegraphisch um die Entsendung einer Kommission der geologischen Reichs-Anstalt zu ersuchen. Es ist ferner eine Permanenz-Kommission gebildet worden, welche ohne Unterbrechung Wasserstand und Wärme in den Duxer Schächten und Bädern zu untersuchen hat. Die Aufregung hier ist eine sehr beträchtliche.

**Wien**, 13. Februar. Aus Prag wird gemeldet: Das Wasser im Duxer Becken steigt. Speziell sind die Werke des Duxer Kohlenvereins und der Duxer Bergbau-Gesellschaft bedroht. In Teplitz sollen die Quellen ausgeblieben sein. Der Kaiser verlangte speziellen Bericht.

**Teplitz**, 13. Februar. Die Bestürzung der Bevölkerung ist über alle Beschreibung groß. Das Theater, der Maskenball, der sonnabendliche Gewerbe-Ausstellungsball sind abgesagt worden. Nachmittags wurden gegen 80,000 Gulden Sparkassen-Einlagen erhoben. Die Stadtbadquelle rieselt nur noch schwach. Das Wasser im Bassin ist per Stunde 6—7 Centimeter gefallen, so daß es um 6 Uhr Abends von 104 auf 13 Centimeter gesunken war. Die Wasser-Temperatur ist von $39^1/_2$ auf $34^2/_5$ Grad gesunken. Der Minister-Präsident meldete auf das Gesuch der Stadtverordneten, daß die geologische Kommission bereits ernannt sei und morgen eintreffen werde.

Im Nelsonschachte ist seit Mittag das Wasser 3 Meter über dem Niveau geblieben. Im Döllingerschacht ist es seit Mittag 2 Meter gestiegen. Neuerdings steht auch der Unionsschacht unter Wasser und der Rallingerschacht mußte ebenfalls geräumt werden.

**Pest**, 13. Februar. In der heutigen Konferenz der liberalen Partei erklärte der Minister für öffentliche Arbeiten und Kommunikationen, Pechy, daß das Gerücht von einem angeblichen Verkaufe der im Besitze des Staates befindlichen Theiß-Bahn-Aktien vollständig unbegründet sei.

**Triest**, 13. Februar. Der heute aus Konstantinopel eingetroffene Lloyd-Postdampfer „Achille“ erhielt nicht die Erlaubniß zu landen und frei zu verkehren, nur die Post wurde verabfolgt; an Bord des Schiffes wurden 2 Sanitätswächter zurückgelassen.

**Versailles**, 13. Februar. Der Senat wählte, an Stelle des zum Justizminister ernannten bisherigen Vicepräsidenten Le Royer, Calmon zum Vicepräsidenten.

Die für die Vorberathung der Amnestievorlage von den Abtheilungen der Kammer gewählte Kommission besteht aus 8 Mitgliedern, welche volle und unbeschränkte Amnestie wollen. Die Bonapartisten stimmten in den Abtheilungen offen mit den Radikalen für unbeschränkte Amnestie.

**Konstantinopel**, 13. Februar. Reouf Pascha und Selami Pascha haben sich nach Rumelien begeben, um die nothwendigen Verfügungen wegen der Reinstallirung der türkischen Administration nach dem Abzug der Russen zu treffen